

L'inefable Ramon Cantó (1844-1907), cronista monumental, en la seva HISTÒRIA DE MONTBLANC —manuscrita i inèdita—, ens parla en el capítol VIè. del Llibre Primer, pp. 84-86, dels mitjans de comunicació de la Vila i, entre ells, el del ferrocarril. Precisament per reportar-nos l'instant i altres treballs de l'arribada del primer tren hem volgut transcriure fidelment, encara que normalitzada al català d'ara, la seva puntual notícia com a testimoni pretèrit de valor.

LA VIA FÈRRIA AL NOSTRE TERME

Concedit que fou, en 1857, un ferrocarril de Reus a Montblanc, i donada pels enginyers la línia o traçat, prompte s'emprengué l'obra. El costós d'ella, i que l'entretingué bastant, foren els difícils punts que calia travessar des de la Plana en amunt. En cosa de dos anys però, des de la Riba a la Vila, es va treballar tant que s'aconseguí la proesa, donant alhora pa a milers de jornalers de la nostra Conca i Partit judicial. Així, a tres quarts de quatre de la tarda del dia 15 d'abril del 1863 va aparèixer aquí per primera vegada el més útil invent que l'home de ciència ha realitzat en pro dels ràpids viatges, incloent-hi la comunicació dels pobles i l'intercanvi de llurs productes. En efecte, a l'hora indicada tota la Vila en massa, al seu davant les autoritats civils, religioses i judicials, contemplà, molts amb força entusiasme, amb plausible impressió com a cosa pròpia la gran majoria, i al so de la música i repic de campanes, l'entrada majestuosa de la locomotora arrossegant el petit comboi on anaven els convidats. La màquina de tren feia sentir els seus penetrants xiulets per tota aquesta contrada al propi temps que espantava, amb el negre fum que de la gran xemeneia sortia, que pels aires s'escampava, els ocells i aus dels rodals, tot esverats i xisclaires pel moviment d'aquella massa de ferro. La màquina, brillant pels metalls, anava ornada

amb les banderes nacionals al temps que deixava caure de les seves entranyes tot d'espurnes i vivíssim foc menut amb tot de vapor de les grosses calderes. Els visques al tren, a Reus i als enginyers, es confonien amb els ¡Visca Catalunya!... ¡Visca Montblanc!... La majoria dels montblanquins, no podent ja cridar més, mostraven el seu entusiasme i l'agraïment del seu cor per mitjà de les llàgrimes. Dia fou, aquest, notable i d'eterna recordança per a nosaltres. La comissió de l'empresa i els qui l'acompanyaven foren, junt amb les autoritats, obsequiats amb un abundós refresc en el qual també sovintejaven els brindis d'uns i d'altres en aquella fraternal festa cívica.

La via, que de Reus a Montblanc té una distància de 27'545 quilòmetres en explotació, no es lliurà, oberta ja al públic, fins al cap d'uns dies. O sigui, exactament el dia 3 de maig del mateix any 1863. El restant traçat de Montblanc a Lleida, d'una llargària de 59'312 quilòmetres, havia estat concedit en 1862, i com que les obres seguien cap a la banda de Lleida, al cap d'un any el tren ja arribà a l'Espluga. En 1870 foren atesos els límits de la província puix que, en la data que es diu, fou inaugurat el túnel de Tarrés, el qual consta d'una longitud de 712 metres.

El punt més notable d'aquest camí de ferro al nostre terme és la Roca Xanxa, propietat de casa la Farga, a l'igual que les terres voreres. Aquesta trinxera, d'uns 37 o 40 metres d'alçada, hagueren d'obrir-la a cop de barrinades. La important massa de roca viva cedí a la fi pels milers de barrinades emprats fins que fou aconseguit el pas. I el preu dels treballs fou igualment dur: es produïren víctimes.

Abans d'entrar en aquest indret s'alça sobre el riu Francolí un formós pont, tot de ferro, de 64 metres de tram o llargada. Els passos d'aquest pont i el de la Roca Xanxa són vigilats per un empleat que té al peu d'ella una caseta. I s'ha de dir que al desmunt que es feia entre l'esmentat pont i el de Llorac, se'l féu canviar de direcció quan l'obra ja era bastant avançada. També aquí hi hagué víctimes per la gran quantitat de terreny que s'esfondrà, al desprendre's del seu estat natural, agafant-los al des-sota.

Malgrat que sigui ja fora del nostre terme hem de fer menció del pont de Llorac sobre el mateix Francolí. Té iguals dimensions que el de la Farga però és notable perquè en ell calgué emprar-hi l'any 1862 un martinet de vapor per afermar el piló de la part

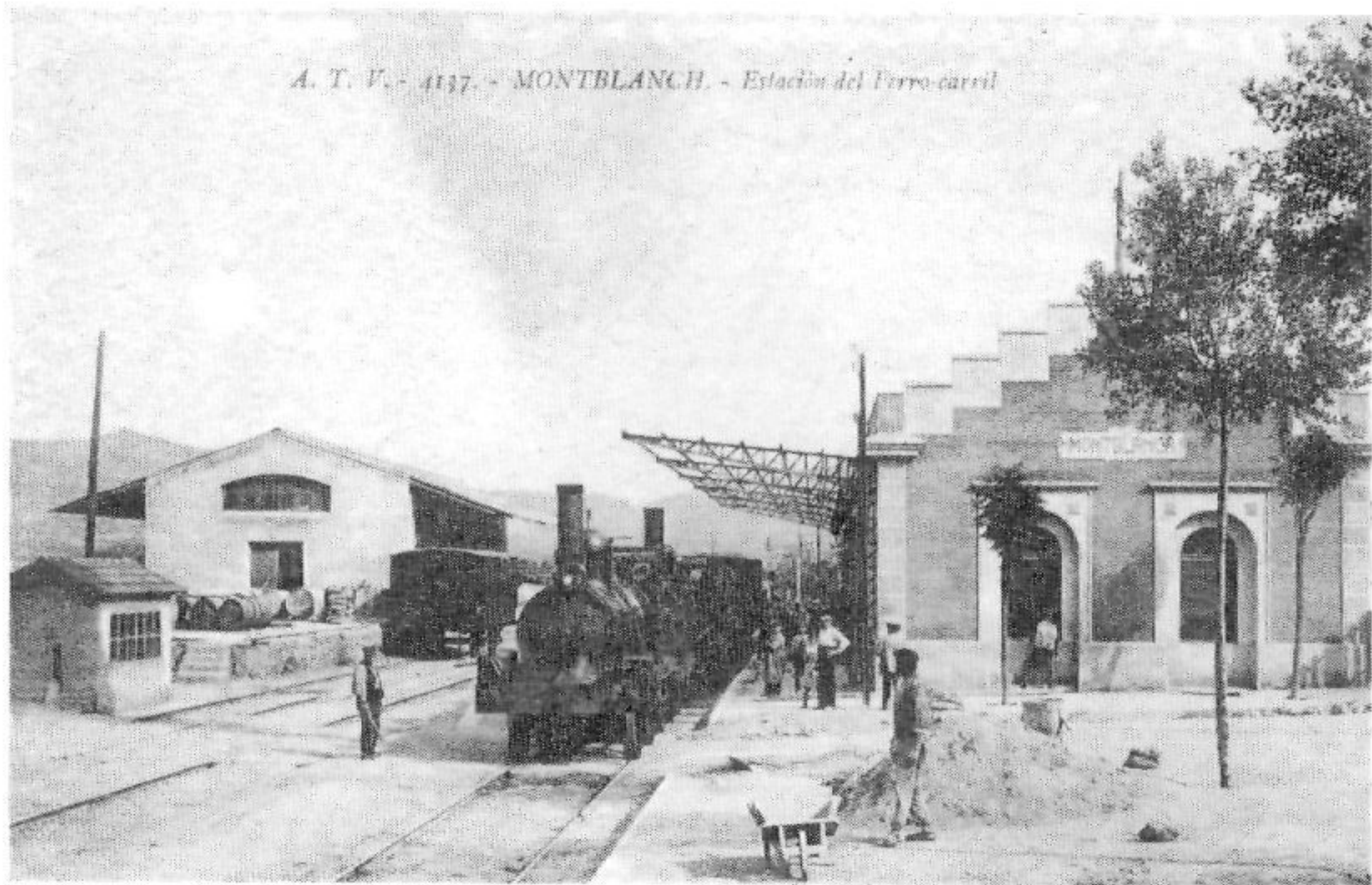
de dalt. O sigui, vull dir, assentar-lo fins al nivell del terrer amb les gruixudes i llargues travesses embetumades. En gran número i a força dels seguits cops d'una enorme maça, en forma de gros martell mogut a vapor, es féu la feina ja que en aquell punt no es trobava un basament fort o terreny prou ferm per assentar-hi el que havia d'ésser el flanc del pont. L'esmentat martinet fou ideat per Mr. Brunel, fill del cèlebre enginyer anglès que dirigí les obres del túnel sota el Tàmesi, riu prou conegut que passa per Londres. Martinet, dic, que era el mateix que fou premiat a l'Exposició Universal de la capital anglesa d'aquell any i que fou el primer que per primera vegada s'usà a Espanya amb motiu d'assegurar els fonaments del citat pont de Llorac. No calia més que el petit temps de cinc minuts per tal de clavar cada una de les travesses. Aquestes operacions d'obra foren molt concorregudes per gent veïna i dels pobles de la Conca i àdhuc de la província i gran nombre d'estrangers.

L'estació del ferrocarril a Montblanc es féu el mateix 1863 i si bé no té la categoria de segona classe les dimensions que se li donaren eren molt superiors a la de tercera. L'abril del 1906 la Companyia de Ferrocarrils del Nord tenia el projecte de revertir-la a estació de quarta classe, la qual cosa suposaria la reducció del seu personal a: quefe, factor, un mosso i el guarda-agulles. La nova plantilla començaria a regir pel primer de juliol o l'any següent i es fonamentava en la notòria disminució d'ingressos que, degut a la forta crisi econòmica de la Conca, havia sofert de feina alguns anys aquesta estació.

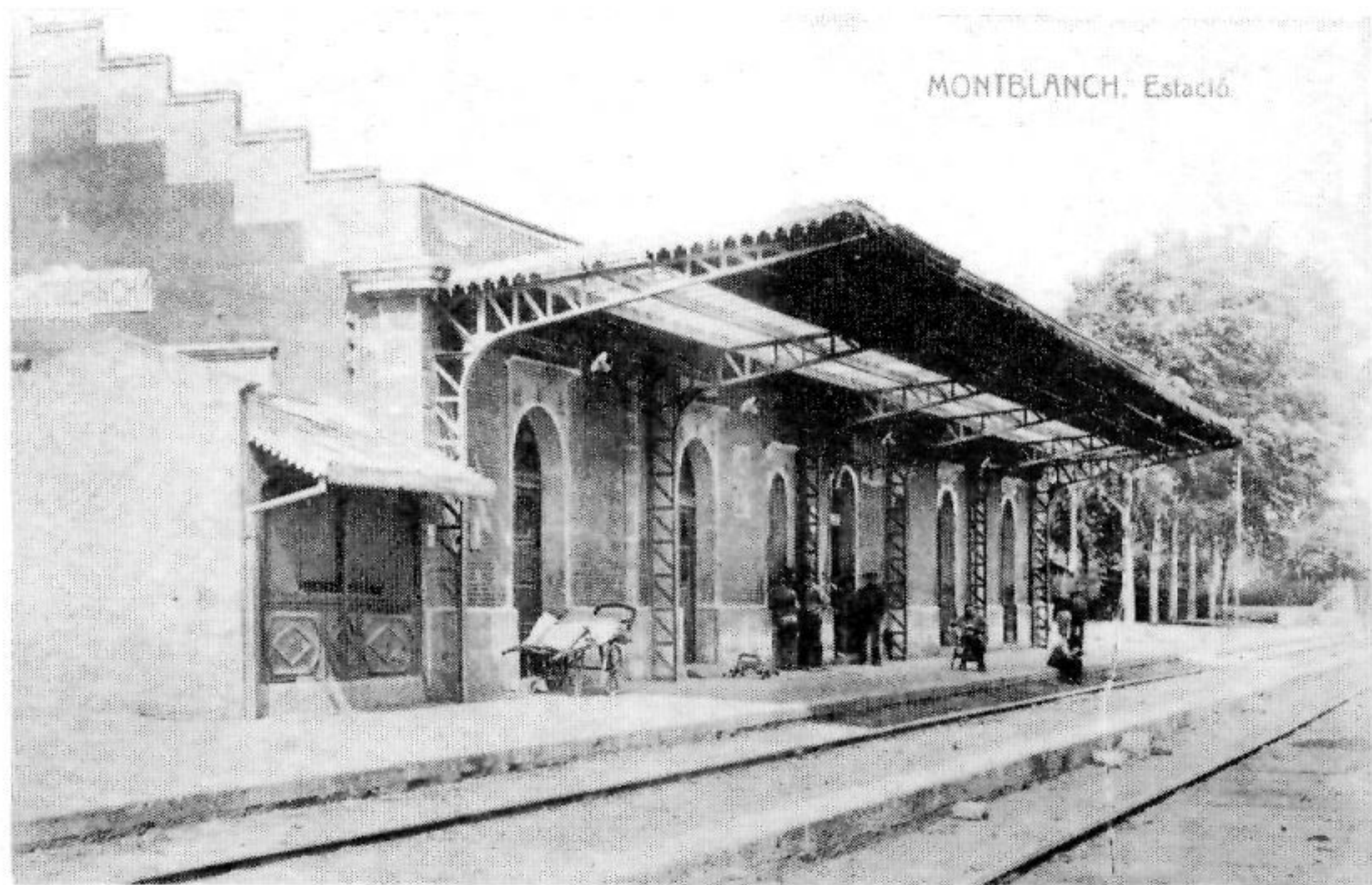
Els individus que des del 1863 hi han estat, tots ells persones molt amables, atents sempre i respectuosos per a la Vila, exercint el càrrec d'Administradors de l'estació amb general simpatia, són els següents: 1863, Sr. Bueno. En acabat, Srs. Aixemús, Amorós, Valero, Victorià Miquel, Sáez, l'Eloi Serret, Valero (2ª vegada), Escudero, Ortega i Sans. 1904: hi torna el Sr. Victorià Miquel i Llagaria, que entre la primera vegada i aquesta seran disset els anys que ha estat aquí de Cap d'estació.

RAMON CANTÓ I ESPINACH

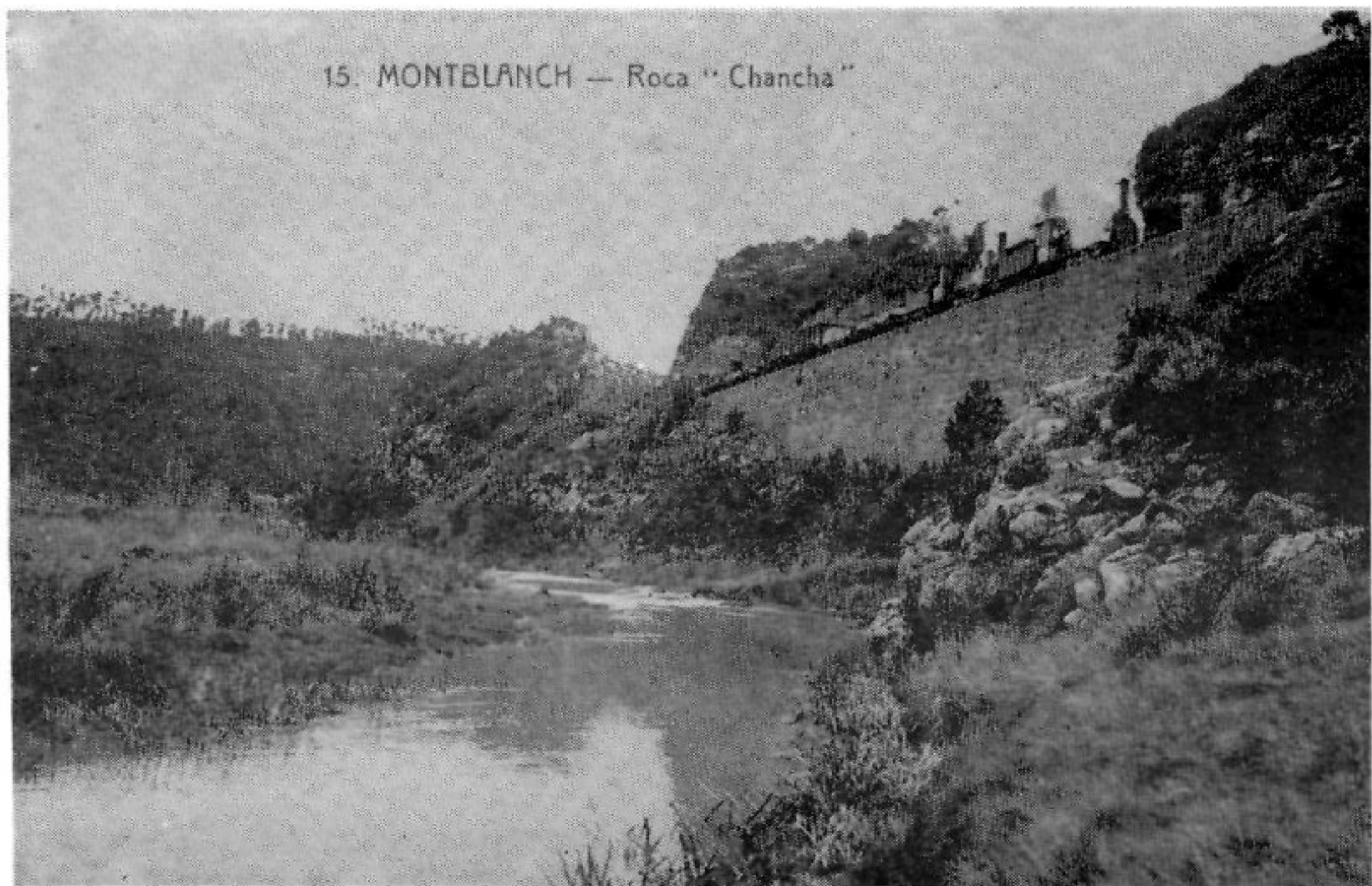
A. T. V. - 4137. - MONTBLANCH. - Estación del Ferrocarril



MONTBLANCH. Estació.



15. MONTBLANCH — Roca "Chancha"



A. T. V. - 4134 - MONTBLANCH. - Puente y molino de la Farga

